

Nefndarálit

um frv. til l. um breyt. á l. nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar, og lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., með síðari breytingum.

Frá 2. minni hluta efnahags- og viðskiptanefndar.

Í frumvarpinu er lagt til að fast árgjald og kílómetragjald þungaskatts hækki um 8% og lögð er til 8% hækkun á almennu og sérstöku vörugjaldi af eldsneyti. Hækkuninni er ætlað að skila ríkissjóði samtals um 1 milljarði kr.

Álögur af þessu tagi jafngilda beinni skattahækkun og munu auka útgjöld heimilanna bæði beint og óbeint. Hækkanirnar sem í þessu frumvarpi felast eru liður í 2,2 milljarða kr. skattahækkun á heimilin í landinu í samræmi við tekjuáætlun fjárlagafrumvarps fyrir árið 2004. Lýsir Vinstri hreyfingin – grænt framboð andstöðu við þær fyrirætlanir.

Álögur á heimilin.

Þær álögur sem boðaðar eru í frumvarpinu munu að mati hagsmunaaðila sem komu á fund efnahags- og viðskiptanefndar m.a. þýða:

- 4 kr. hækkun á bensínlíttra eða 20–25 þús. kr. á ári fyrir hvern bíleiganda.
- 2% hækkun flutningsgjalda sem mun valda beinni hækkun vöruverðs á landbyggðinni.
- Versnandi samkeppnisstöðu ferðaþjónustunnar.
- Hækkun á gjaldskrá almenningsvagna, vörubifreiða og leigubifreiða.
- Þyngri álögur á sveitarfélög sem halda úti almenningsangöngum og skólaakstri.

Skuldir heimilanna hækka.

8% hækkun á þungaskatti og vörugjaldi af eldsneyti mun að mati Alþýðusambands Íslands hækka vísitölu neysliverðs um 0,12% og auka skuldir heimilanna um tæpan milljarð kr. Í umsögn ASÍ segir: „Af athugasemdum við frumvarpið má ráða að meginröksemdafærslan fyrir því að hækka umrædd gjöld sé að þau hafi ekki hækkað í takt við breytingar á neysliverðsvísitölu. Að mati ASÍ fá slík rök ekki staðist. Benda má á að verði frumvarpið samþykkt hefur það í för með sér beina hækkun neysliverðsvísitölu upp á 0,12% auk þess sem búast má við að það leiði til hækkaðs flutningskostnaðar og þar með vöruverðs. Spyrja má hvort slíkt kalli aftur á hækkun gjaldanna?“

Landsbyggðarskattur.

Hækkun þungaskatts leiðir sem fyrr segir beint til hækkunar á flutningsgjöldum sem þýðir enn herra vöruverð á landsbyggðinni. Í álitum Alþýðusambands Íslands segir að þessar hækkunir muni hafa neikvæðari áhrif á landsbyggðinni en á höfuðborgarsvæðinu, einkum á stöðum þar sem erfitt hefur reynst að halda uppi verslun og þjónustu. Verði frumvarpið að lögum muni það reynast enn erfiðara. Í umsögn stjórnar Sambands sveitarfélaga á Norðurlandi vestra er lýst undrun á þessum fyrirhugaða „landsbyggðarskatti“ í ljósi þess að það sé stefna ríkisstjórnarinnar að lækka skatta. Þar segir: „Þungaskattur og eldsneytisgjald eru

íþyngjandi landsbyggðarskattar og er nú annað þarfara en að auka þá skattlagningu.“ Á sama hátt bendir bæjarráð Akureyrar á að „hækkun sú sem frumvarpið gerir ráð fyrir er í mótsögn við yfirlýstar fyrirætlanir stjórnvalda um lækkun flutningskostnaðar“.

Álögur á ferðaþjónustu.

Að mati fulltrúa Samtaka ferðaþjónustunnar munu þessar fyrirhuguðu hækkanir hafa slæm áhrif á samkeppnisstöðu hópþífreiða. Samkeppnisumhverfi hópþífreiða geri fyrirtækjunum ókleift að varpa þessum hækkunum út í verðlagið en hópþífreidar eru nú þegar í mjög mikilli samkeppni við einkabílinn og bílaleigubíla á skemmri leiðum og flug á lengri leiðum. Í áliti Samtaka ferðaþjónustunnar segir enn fremur: „Samtökin vilja vekja sérstaka athygli á stöðu hópþífreiða á Íslandi sem hafa búið í mörg ár við stórfelldan taprekstur og mjög takmarkaða endurnýjun. Eigi að vera rekstrargrundvöllur fyrir hópþífreidar verður að lækka skatta og gjöld af þessari atvinnustarfsemi frekar en að hækka álögur.“

Álögur á almenningssamgöngur.

Hækkun þungaskatts um 8% mun enn auka skattlagningu ríkissjóðs á almenningssamgöngur. Áhrifin munu væntanlega verða tvíþætt; annars vegar hækkun á gjaldskrá almenningsvagna sem heimilin verða að standa undir og hins vegar versnandi afkoma sveitarfélaga sem þegar greiða háar fjárhæðir með almenningssamgöngum. Þá eru ótalin áhrifin á skólaakstur á vegum sveitarfélaga en hækkun á þeim útgjaldalið getur hæglega komið niður á annarri þjónustu skólanna.

Rekstur almenningssamgangna er ekki lögboðið verkefni sveitarfélaga. Engu að síður veita nú mörg sveitarfélög íbúum sínum þessa mikilvægu þjónustu en þörfin fyrir hana hefur að sjálfstöðu farið vaxandi með stækkun og sameiningu sveitarfélaga.

Vert er að benda á það markmið samgönguáætlunar að frekari stuðningur ríkisins við almenningssamgöngur sé æskilegur og að stefna eigi að því að ríkið endurgreiði sveitarfélögunum álögð gjöld að fullu. Er það í samræmi við þá viðurkenndu staðreynd að „Aukin hlutdeild almenningssamgangna leiðir til hlutfallslega minni notkunar einkabíla, sparnaðar í viðhaldi gatna, auk þess að geta orðið til þess að seinka megi framkvæmdum við stór og kostnaðarsöm umferðarmannvirki um einhvern tíma, mannvirki sem að mestu eða öllu leyti eru greidd úr sjóðum ríkisins“, eins og segir í umsögn borgarráðs Reykjavíkurborgar um þetta frumvarp.

Tillögur VG um breyttar áherslur.

Annar minni hluti lýsir sig andvígán þeirri skattlagningu sem hér er boðuð og vísar til varnaðarorða og mótmæla sem hér hafa verið rakin. 2. minni hluti gerir sérstaka breytingartillögu á þskj. 465 um niðurfellingu þungaskatts af almenningsvögnum. Þá hafa þingmenn Vinstri hreyfingarinnar – græns framboðs lagt fram frumvarp til laga um endurgreiðslu $\frac{2}{3}$ hluta virðisaukaskatts við kaup á nýjum almenningsvögnum frá 1. september 2000 til 31. desember 2005 en það er sama endurgreiðsla og til annarra hópferðabífreiða. Er það er í samræmi við þá stefnu Vinstri hreyfingarinnar – græns framboðs að auka hlut almenningsamgangna.

Alþingi, 26. nóv. 2003.

Álfheiður Ingadóttir.